



Nasz Wspólny Śląski Dom



44-217 Rybnik, ul. Wawelska 39,
tel.: 32 – 42 25 774,
e-mail: nasz.wspolny.slaski.dom@gmail.com,
[http:// www.nwsd.pl](http://www.nwsd.pl)



Rybnik, 9 lutego 2013r.

Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
ul. Chałubińskiego 4/6
00 ? 928 Warszawa
e-mail: info@transport.gov.pl

Dotyczy : konsultacji społecznych w sprawie projektu Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015.

Stowarzyszenie Nasz Wspólny Śląski Dom , którego celami statutowymi między innymi są: wspieranie rozwoju gospodarki i demokracji oraz dążność do osiągnięcia wyższego stopnia sprawiedliwości społecznej; w zakresie wybranych problemów wnioskuje i stwierdza co następuje :

1. Sprawy ogólne.

Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 , zakłada wydanie w latach 2012 - 2015 ogółem 31,6 mld zł. i ma być finansowany głównie z budżetu Unii Europejskiej, która ma dofinansować wydatki w wysokości 16,9 mld złotych / patrz komunikat PAP z 08.01.2012 r. zamieszczony w Internecie/ to jest około 53,5 % wydatków ogółem. Dane zawarte w Projekcie wyżej wymienionego Programu z grudnia 2012 roku są nieco inne, co nie wpływa na poprawność wnioskowania.

Z tego względu logicznym wydaje się, że inwestycje kolejowe ujęte w tym „Programie” - powinny uwzględniać aspekt integracji europejskiej i koncentrować się na szlakach kolejowych prowadzących do unijnych państw ościennych lub znajdujących się we względnej bliskości granic Czech, Niemiec, Słowacji. Szlak główny przebiegałby od Krakowa poprzez Wrocław do Szczecina. W ramach tej koncepcji nastąpiłaby modernizacja szlaku prowadzącego Wrocławia poprzez Legnicę, Żagań do Berlina.

Aktualnie podróż z Berlina do Bytomia trwa minimalnie 8 godzin 12 minut z czterema przesiadkami , podczas gdy przed wojną pociąg „Latający Ślązak” pokonywał tą trasę w 4 godziny 25 minut.

Na początku ubiegłego wieku, czyli sto lat temu trasę z Wrocławia do Goczałkowic Zdroju pociąg pokonywał w 3 godziny 55 minut, aktualnie podróż tą trasą trwa najkrócej 3 godziny 47 minut, a przeciętnie około 4 godzin 20 minut.

W przypadku województwa śląskiego do sąsiadów południowych prowadziłyby zmodernizowane trasy: Katowice - Zwardoń / granica Słowacji /, Katowice - Rybnik - Chałupki / stacja graniczna czeska Bohumin / oraz obecnie preferowana linia Katowice - Zebrzydowice / granica Czech.

Ujęty w tym Programie Zał. nr 1 Wykaz zadań przyjętych do realizacji, jest zaprzeczeniem takiego podejścia do problemu.

W szczególności ujęcie w punktach 1,2,3,4,5 , a więc priorytetowych , szlaku Warszawa - Gdynia budzi konsternację, tym bardziej, że względnie duże prędkości jazdy pociągów na tej linii zasadniczo odbiegają i jeszcze bardziej będą odbiegać od średniej krajowej.

Faktycznie już wydane oraz planowane środki finansowe na modernizację linii kolejowej Warszawa - Gdynia, w wysokości 6 miliardów 369 milionów złotych są niewspółmiernie wysokie do potrzeb modernizacyjnych pozostałych szlaków kolejowych w Polsce.

W tym aspekcie pogłębi się nieformalny, niedemokratyczny podział Polski na obszary z dostępem do pociągów dużych prędkości sięgających blisko 200 km/ godzinę oraz te gdzie szybkość podróżowania jest zdecydowanie mniejsza i w niektórych przypadkach wynosi

poniżej 40 km/ godzinę .

Powyższe nadmiernie zróżnicowanej prędkości jazdy traktujemy jako przejaw braku sprawiedliwości społecznej.

Ze względu na zaludnienie, potencjał gospodarczy, a co za tym idzie potrzeby transportowe oraz turystykę wypoczynkową nad morzem , preferowanie trasy Kraków - Katowice- Wrocław - Szczecin - Świnioujście / Kołobrzeg jest bardziej racjonalne.

Aktualnie minimalny czas podróży na trasie Katowice - Świnioujście wynosi 10 godzin 55 minut po wykonaniu trzech przesiadek lub 11 godzin 38 minut bez przesiadek ; podczas gdy Katowice - Gdynia tylko 8 godzin 50 minut po pokonaniu trasy niemal tej samej długości !!.

2. Wnioskowane cele priorytetowe.

Ambitne plany budowy linii kolejowych o maksymalnej prędkości pociągów do 299 km/ godzinę w całości polskich uwarunkowań zarówno technicznych jak i kadrowych należy odłożyć na lata późniejsze. Sam problem zabezpieczenia w pełni bezpieczeństwa podróżowania jest wystarczająco duży , aby krytycznie odnieść się do propagandowego chęci posiadania linii o dużych prędkościach.

Nakłady z tym związane będą niewspółmiernie wysokie do korzyści ekonomicznych i społecznych. Ogromne środki finansowe / jak na możliwości Polski / planowane na ten cel należy wykorzystać na poprawę infrastruktury kolejowej w poszczególnych regionach kraju stosownie do faktycznych i uzasadnionych potrzeb.

Celami priorytetowymi powinny być :

1/ osiągnięcie średniej szybkości podróżowania pociągami osobowymi rzędu 60 km/ godzinę,
2/ wyeliminowanie średniej prędkości podróżowania niższej od 40 km/ godzinę,
3/ modernizacja szlaków kolejowych zapewniających poruszanie się pociągów z szybkością do 160 km/godzinę / wyjątkowo do 200 km/godz. / i odstąpienie co najmniej przez najbliższe lata od budowy torów z maksymalną prędkością ponad 200 km/godz. Pozyskane dzięki temu środki finansowe przeznaczyć na realizację zadań wnioskowanych do realizacji w niniejszym piśmie.

4/ wygenerowanie dodatkowej ilości pasażerów podróżujących koleją , aby osiągnąć optymalny stosunek osób korzystających z transportu kolejowego do osób preferujących transport drogowy, co można osiągnąć między innymi poprzez realizację powyższych podpunktów 1/ oraz 2/.

W wyniku decyzji władz centralnych podjętych w ostatnim dwudziestolecu doprowadzono do nieuzasadnionego ze względów ekonomiczno - społecznych drastycznego spadku liczby osób korzystających z transportu kolejowego.

Problemy związane z marginalizacją transportu kolejowego przedstawiliśmy w opracowaniu „ Pasażerska komunikacja kolejowa na terenie Rybnickiego Okręgu Węglowego w aspekcie działalności Kolei Śląskich ? oraz w ?Uzupełnieniu „ .

Wiele negatywnych zjawisk tam przedstawionych miało miejsce również na terenie całej Polski i dlatego przesyłamy te opracowania przy niniejszym piśmie.

3. Zakup zespołów Pandolino.

Ewentualny zakup 20 składów zespołów typu Nuovo Pandolino oraz inne koszty z tym związane na łączną kwotę 2 miliardy 700 milionów zł uznać należy za mało efektywne przedsięwzięcie.

Wstępnych wyliczeń co do celowości przeprowadzenia analizy ekonomicznej efektywności przedsięwzięcia, oparto na informacjach podanych przez Rynek Kolejowy.

Władze PKP Intercity wielokrotnie prezentowały wizję systemu sprzedaży biletów , w którym ceny biletów miałyby zaczynać się od 60 zł i nie przekraczać 200 zł. Do wyliczeń przyjęto średnią cenę biletu 130 złotych , / 60 zł + 200zł / : 2. Nadmieniam, że aktualnie cena biletu na pociąg ekspresowy na trasie Katowice- Warszawa wynosi niemal tyle samo bo 127 złotych .

Rachunek przedstawia się następująco :

2 700 000 000 zł : 130 zł/bilet = około 20 770 000 biletów w całkowitym czasie amortyzowania zespołów, 20 770 000 biletów : 17 lat = około 1 308 000 biletów/ rok potrzeba w uproszczeniu, aby pokryć koszt rocznej amortyzacji niezbędnej dla ponownego zakupu po 17 latach tych 20 składów.

Wskazano jedynie na wysokość kosztów amortyzacji składów, ale przecież waga pozostałych składników kosztu jest również istotna / wynagrodzenia, energia, remonty taboru i torów, łączność, system zabezpieczenia ruchu /, w związku z tym twierdzić chyba można, że będzie to przedsięwzięcie wysoko deficytowe.

Podnosi się również, że przyjęto cenę biletu dotyczącą przejazdu na odległość rzędu 300 km do której doliczyć należy co najmniej 30 złotych dopłaty za rezerwację miejsca i komfort jazdy. To właśnie dopłata w tej wysokości powoduje, że w bogatszych Czechach stopień wykorzystania składów Pendolino jest stosunkowo niski. Z punktu widzenia pasażera czeskiego dopłata 200 koron / około 30 zł/ za skrócenie czasu jazdy o około pół godziny na trasie rzędu 300 km czyni ofertę względnie mało atrakcyjną. Podobnie będzie w Polsce.

4. Wstępna analiza zadań przyjętych do realizacji oraz zadań rezerwowych wraz z wnioskami.

Na ogólną liczbę 135 zadań przyjętych do realizacji, zaledwie 11 i to o stosunkowo małym zakresie robót w całości dotyczy wyłącznie województwa śląskiego. Ujęte w „Programie” środki na finansowanie tych jedenastu zadań wynoszą tylko 1 miliard 577 milionów złotych. Wątpliwość budzi przede wszystkim :

1/ omawiana już celowość preferowania bardzo kosztownych zadań związanych z linią Warszawa ? Gdynia oraz innych dotyczących Warszawy.

Sugeruje się dogłębne przeanalizowanie celowości zwiększenia zakresu prac modernizacyjnych na przedwojennej magistrali węglowej Śląsk ? Gdynia, a to ze względu na znacznie nasilony na niej ruch pociągów towarowych oraz możliwość większego wykorzystania tej trasy przez pociągi pasażerskie. Pociągi kursujące magistralą węglową na trasie Katowice ? Gdynia miałyby do pokonania około 550 kilometrów, a z Bytomia, Tarnowskich Gór jeszcze krócej; podczas gdy przez Warszawę rzędu 650 kilometrów.

2/ zadania związane z trasą Szymany ? Szczytno, w tym nr 78, w aspekcie nie rozwiązania i ciągnącego się od wielu lat problemu oddania do ruchu trasy lotnisko Pyrzowice ? Katowice / zadanie nr 19/. Lotnisko Pyrzowice zanotowało średniorocznie w okresie pięciu ostatnich lat po 2,5 miliona pasażerów i analogicznie po 10 600 ton ładunków. Zarówno wielkość ruchu pasażerskiego jak i przewóz ładunków w poszczególnych latach były ustabilizowane.

Porównanie powyższych danych z marginalnym

lotniskiem w Szymanach wskazuje na pilną konieczność nadania zadaniu nr 19 związanemu z lotniskiem w Pyrzowicach klauzuli szczególnego priorytetu.

Uruchomienie pociągów na trasie Pyrzowice ? Katowice ? Rybnik - Bohumin, mogłoby skutkować pozyskaniem czeskich klientów przez lotnisko Pyrzowice, mające zdecydowanie większą ofertę usług od lotniska w Ostrawie.

3/ ujęcie wśród zadań rezerwowych odnoszących się do województwa śląskiego jedynie zadania nr 136 w zakresie poprawy stanu technicznego linii kolejowej na odcinku Rybnik ? Żory ? Pszczyzna. Jazda do miejscowości górskich z Rybnika poprzez Żory i Pszczynę jest zadaniem nad wyraz czasochłonnym i pełnym niewygód. W praktyce niemożliwy jest za sprawą kolejowego rozkładu jazdy jednodniowy wypoczynek w górach, które przy stosownej pogodzie są widoczne gołym okiem z Rybnika.

Problem omówiony jest szerzej w przekazywanym opracowaniu ? Pasażerska komunikacja kolejowa ? ? i jego ?Uzupełnieniu .. ?

Zadanie nr 136 powinno być przyjęte do natychmiastowej realizacji, przy dodatkowym dopisaniu do niego zadań związanych z modernizacją przyległej linii Żory ? Pawłowice Śląskie i dalej kilka kilometrów, aż do połączenia z trasą Katowice ? Wisła. Nadmienia się, że Pawłowice Śląskie graniczą z Jastrzębiem Zdrojem / 94 tysięcy mieszkańców / pozbawionym

pasażerskiego ruchu kolejowego ! . Nowym zadaniem rezerwowym nr 136 to jest pierwszym w Wykazie zadań rezerwowych powinna zająć linia kolejowa Rybnik ? Rybnik Towarowy - Rydułtowy ? Racibórz.

Komentarz co do fachowości uprzednich centralnych kadr kierowniczych odpowiadających za transport kolejowy , w świetle powyższego oraz treści nadesłanych załączników jest zbędny. Wyrażamy nadzieję, że wszystkie nasze uzasadnione wnioski zostaną przyjęto do niezwłocznej realizacji za co w imieniu obecnych i przyszłych pasażerów dziękujemy. Prosimy o pisemne ustosunkowanie się do wniosków ujętych w niniejszym piśmie i załącznikach do niego.

Prezes Zarządu Głównego
Nasz Wspólny Śląski Dom

Paweł H E L I S

Załącznik 2.
Rybnik, dnia 06 lutego 2013 roku